

LA FERROVIA FANTASMA

Dotare il nuovo Regno di strutture ed infrastrutture più adeguate e funzionali ad uno sviluppo economico e civile. Fu questa una delle stringenti necessità cui dovettero far fronte gli uomini della Destra (e poi della Sinistra) storica, preposti al governo della neonata Italia, all'indomani e nei decenni immediatamente successivi l'Unità. Un "capitolo" della nostra Storia, all'interno del quale la Ferrovia rappresentò una voce fondamentale. Naturalmente anche per la nostra Brianza, il territorio del Vimercatese e Oreno, come testimonia questa interessante vicenda, relativa alla lunga, contrastata e sofferta gestazione e realizzazione di una linea che collegasse Monza e Lecco, primo tassello di un più ampio mosaico da completare, onde garantire un collegamento tra i due versanti delle Alpi, tra i mercati italiani e quelli tedeschi e del nord Europa.

Una storia tortuosa e coinvolgente, come può essere il percorso di una ferrovia. Una storia letta, come è nostra consuetudine, attraverso l'ottica orenese, ricostruita grazie alla meticolosa analisi dei documenti conservati presso l'Archivio comunale vimercatese da parte delle autrici.

Una storia in parte ancora da scrivere, date le lacune della documentazione, e dunque tuttora parzialmente avvolta nel mistero...il mistero della 'Ferrovia fantasma'.

“Siamo lieti di annunciare che il progetto della tanto desiderata ferrovia da Monza a Lecco per attraverso la Brianza, sta ormai per ricevere il suo compimento nel modo che più soddisfa a nostro parere la maggior somma degli interessi locali, e prepara altresì la migliore soluzione di altre gravi questioni ferroviarie di maggior importanza che vi sono altamente interessate. Ognuno comprende che vogliamo alludere particolarmente a quella del gran passaggio ferroviario alpino destinato a mettere in comunicazione fra di loro la valle del Po colla valle del Reno”(1).

Corre l'anno 1863, quando su tutte le più importanti testate nazionali, tra cui “Il Pungolo” di Milano, appare la sensazionale notizia dell'imminente realizzazione della ferrovia destinata a cambiare le sorti della Brianza.

Proviamo per un attimo ad immaginare i sentimenti contrastanti che nascono negli animi dei nostri bisnonni: da un lato la paura di perdere una parte delle proprie terre, dall'altro la consapevolezza che la ferrovia è necessaria per lo sviluppo del commercio locale, soprattutto in

prospettiva della formazione di un mercato nazionale nell'Italia post-unitaria. Infatti, la situazione contingente della zona di Oreno e Vimercate vede il prevalere dell'agricoltura come principale fonte di sostentamento, al contrario di altri paesi del Milanese che si aprono ai benefici del progresso industriale, in particolare in Brianza con la crescita del settore manifatturiero(2).

La costruzione della ferrovia Monza-Lecco è affidata ad una società privata, costituitasi per l'occasione: la Società Anonima Briantea, che ha ricevuto la concessione per i lavori dalla Società delle Ferrovie Lombarde e della Italia Centrale, dipendente dalla Rotschild di Parigi(3). Tali società private vengono incaricate dal Governo di realizzare opere pubbliche, a causa della mancanza di capitali nelle casse del neonato Stato Italiano. Così, affinché le società reperiscano i fondi necessari, i Comuni interessati ricevono richieste di sottoscrizioni ad azioni, come avviene nel 1860, quando il Consiglio Comunale di Oreno decide di partecipare all'impresa con 15 azioni da 500 lire ciascuna, ponendo

il vincolo dell'erezione di una stazione fra Oreno e Vimercate(4). La società accetta questa condizione, riservandosi però la scelta del luogo più idoneo al fabbricato; propone inoltre che i proprietari dei terreni interessati al passaggio della ferrovia siano rimborsati tramite azioni fino al completo pagamento del terreno occupato(5).

Il tracciato e le polemiche

“Il Consiglio per alzata e seduta a voti unanimi [...] respinge assolutamente ogni idea di concorso alla ferrovia proposta [...] che da Monza mette capo al lago di Lecco per Missaglia, Oggionno, Valmadrera, ecc.”(6). Questo è un brano del processo verbale della seduta del Consiglio Comunale di Oreno tenutasi il 24 novembre 1863, pubblicato altresì sul quotidiano “La Politica”(7).

Sul giornale di qualche giorno dopo viene dato il dovuto spazio, per “Doveri di Imparzialità”, ad alcune osservazioni critiche di un abbonato in merito a quella decisione. Questi pensa che l'effetto prodotto sia spiacevole, per il fatto che è doloroso constatare come i

Comuni meno interessati dal tracciato neghino il loro concorso, scoraggiando in tal modo la partecipazione di altri: "non buttino acqua sul fuoco - sentenza il lettore - e se non vogliono aggiungere il loro materiale ad innalzare l'edificio della civiltà, che posa sulle ferrovie, non si servano del martello per demolirlo"(8).

Per chiarire la questione, la settimana successiva compare sul medesimo foglio un comunicato della Giunta, che rende nota l'esistenza di un progetto precedente a quello in esame, "già stabilito e preferibile sotto ogni aspetto"(9), in quanto prevede che la ferrovia transiti per Vimercate e infine tocchi Calolzio, e che si costruisca un ponte sul fiume Adda. Il progetto rifiutato dalla Giunta, invece, riguarda un tracciato ferroviario che passi per l'Alta Brianza: "la linea si stacca da Monza, segue la strada provinciale fino ad Arcore, indi prendendo la direzione di Velate si avvicina a Missaglia, e di là per la valle di S.Croce, perforato il monte Bernaga, passa nella valle della Bevera, trascorre l'altipiano di Oggionno, donde, attraversate le due lingue di terra che dividono i due piccoli laghi di Oggionno e di Annone, finisce a sboccare alternativamente al lago di fronte a Lecco, o alla stazione Lecco-Bergamo in Lecco stessa"(10). Tutto questo richiede, di conseguenza, la costruzione di gallerie e di un ponte sul lago: la Giunta, nel comunicato al giornale, specifica pertanto che "anzichè dunque chiamarla nuovo Vandalo che nel secolo decimonono si serve del martello per demolire, ecc., gli autori del nuovo progetto potrebbero chiamar Vandali sè stessi"(11). Appare infatti evidente come il primo progetto sia "il meno dispendioso ed il più utile"(12).

Al termine della contesa la ragione volge dalla parte della Giunta, tanto è vero che la ferrovia prende a chiamarsi Monza-Calolzio per Lecco.

Una stazione a Vimercate o ad Arcore?

Nell'agosto del 1865 si riunisce il comitato promotore, per due essenziali ragioni: anzitutto, il sindaco di Lecco insiste perchè il tracciato sia il più breve possibile(13); d'altra parte, la Società Anonima Briantea ritiene che il passaggio per Vimercate comporti un aumento di spesa eccessivo, stimato addirittura in 450.000 lire(14). Si decide quindi di costruire la stazione ad Arcore, in modo tale che la deviazione dalla linea immaginaria che congiunge Monza e Lecco sia di soli 600 metri. Oltre a vedersi negare la stazione, Vimercate si ritrova con l'obbligo di sostenere la maggior parte delle spese e di sottoscrivere 200 azioni,

insieme ai paesi limitrofi(15).

Da parte sua, Oreno conferma le 15 azioni proposte con lungimiranza nel 1860: inoltre, nella stessa seduta, la Giunta, portavoce della fiducia dei cittadini nel progresso, delibera di accordare per l'anno successivo uno stanziamento alla società, qualora questa lo richiedesse, se effettivamente l'agognato progetto riceverà conferma(16).

Mentre la civiltà del treno accorcia le distanze tra Paese e Paese in tutta Europa, a Oreno trascorrono lentamente tre lunghissimi anni, nell'interminabile attesa della realizzazione della ferrovia. Si arriva così al 1868, quando ormai è deciso che la stazione sorga ad Arcore. Il comitato promotore, ottimisticamente, richiede

Vimercate, li 21 Maggio 1872


MUNICIPIO
 DI
VIMERCATE
 PROVINCIA DI MILANO

N. 906
 Risposta alla Nota
 N.

Oggetto
Ferrovia Monza-Calolzio.

All'On. Sig. Sindaco di

 Oreno

Ilno Dall'anno 1865, appena costituita la Società Anonima Briantea per la costruzione della Strada Ferrata da Monza a Calolzio, questa Amministrazione Municipale si adoperava onde ottenere che il tracciato della nuova Ferrovia fosse avvicinato al Comune di Vimercate e fosse stabilita una stazione presso l'abitato di questo Comune. Dopo diverse trattative il Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima Briantea, asserendo che l'avvicinare la linea a Vimercate avrebbe cagionato un aumento di spesa troppo forte che veniva anzi indicata nell'aperta cifra di L. 450 /, non solo abbandonava l'avvicinamento a Vimercate, ma deliberava di discostare la linea ancora maggiormente per avvicinarla invece all'abitato di Arcore. Ma per diverse ragioni che tornano inutili di qui menzionare, la Ferrovia da Monza a Calolzio rimase finora un semplice desiderio: ora per noi, merita una combinazione finanziaria stipulata fra il Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima Briantea e i Signori Comm. Belinghieri e suoi soci, la

al Consiglio un sussidio a premio perduto di "lire Ottomille"; tuttavia quest'ultimo, "considerato che il Comune deve, in causa di preesistenti impegni, provvedere, per alcuni anni ancora, alla ammortizzazione dei debiti dipendenti dalla costruzione della Chiesa, in modo che il proprio bilancio trovasi soverchiamente aggravato", decide di stanziare solo 2.000 lire, tenendo presente il seppur "lieve vantaggio" che deriverebbe dall'avere una stazione a soli 2 chilometri di distanza. Naturalmente il pagamento sarà effettuato solo al termine dei lavori(17).

Ancora nel 1870, la tanto desiderata ferrovia esiste soltanto nei progetti degli ingegneri e nei sogni dei cittadini. Per questo il Governo, riconoscendo l'importanza economica e strategica della Brianza, vota un sussidio di 400.000 lire: si riaccendono così le speranze, tanto che Oreno conferma le 2.000 lire, a condizione di vedere terminare i lavori entro l'anno successivo(18).

L'ultimo tentativo

Dopo un periodo di lunghe ed estenuanti trattative il sindaco di Vimercate, il 21 maggio 1872, scrive al collega orenese: "[...] ma per diverse ragioni che torna inutile di qui menzionare, la ferrovia da Monza a Calolzio rimase per ora un semplice desiderio: ora però, mercè una combinazione finanziaria stipulata fra il Consiglio di Amministrazione della Società Anonima Briantea e i Signori Comm. Belinzaghi e suoi socii, la costruzione della strada sembra assicurata".[...] "L'intervento della nuova Società Belinzaghi lascia sperare che la variazione della linea per avvicinarla a Vimercate possa essere di nuovo presa in esame senza idee preconcepite; in tal caso non si durerà fatica a riconoscere che l'asserita maggiore spesa di 450.000 lire [...] è una vera assurdità".

I giochi sono chiaramente riaperti grazie al provvidenziale intervento

del sindaco di Vimercate, che si fa promotore di un movimento di riscossa della fazione vimercatese, e per cominciare la sua campagna stanziava per primo "un sussidio a capitale perduto di lire 50 mila a favore di quella Società che costruirà ed aprirà all'esercizio entro l'anno 1873 la ferrovia da Monza a Calolzio, alla condizione che sia stabilita una stazione sul territorio di Vimercate, all'incontro della ferrovia colla Strada Comunale da Vimercate a Oreno e a levante della ferrovia, da pagarsi tre mesi dopo che questa sarà stata aperta a regolare esercizio". Prosegue poi invitando il primo cittadino di Oreno "a voler

proporre al Consiglio Comunale da Lei degnamente presieduto quel maggiore sussidio che nella di Lei saggezza troverà conveniente"(19).

Il 31 maggio dello stesso anno le autorità di Oreno, riunite in consiglio, deliberano di portare il sussidio a capitale perduto da 2.000 a 6.000 lire, tenendo conto del notevole vantaggio che recherebbe la stazione posta a Vimercate. D'altra parte, però, gli impegni presi in precedenza per la costruzione di un fabbricato ad uso del Municipio e delle Scuole non permettono al Comune orenese di aumentare ulteriormente lo stanziamento(20); senonchè, inaspettatamente, il primo ottobre



III. Sussidio a capitale perduto per le spese di costruzione della Ferrovia Monza-Calolzio condizionato all'erezione di una Stazione fra Vimercate ed Oreno.

Data lettura al Consiglio del motivato voto emesso dalla Giunta Municipale nella sua riunione del giorno 26. corrente mese in conto all'urgente necessità fatta dal Onorevole Signor Sindaco di Vimercate di emendare cioè con generosità a capitale perduto al pagamento delle spese necessarie per la costruzione di una stazione fra Monza e Calolzio situata nel territorio di Vimercate all'incontro della strada comunale per Oreno erigendosi un'opera di utilità pubblica.

Il Consiglio dopo animata discussione in cui prevalse il parere espresso dall'Onorevole Signor Conte Carlo Belinzaghi di aumentare la somma proposta dalla Giunta Municipale nel suo ultimo voto, determina di adottare integralmente il seguente indirizzo formulato dall'Onorevole Signor Sindaco:

È sotto la sollecitazione dell'Onorevole Signor Sindaco di Vimercate per un maggiore sussidio a capitale perduto da parte del Comune di Oreno qualora, per un diverso trattato del primo tratto ferroviario Monza-Calolzio si venisse a stabilire una stazione fra Oreno e Vimercate,

Considerato che, se ciò avvenisse, avrebbe questo Comune col sovvenzionare assai più che colla stazione di Oreno, l'opera di utilità pubblica tenendo conto degli impegni tutti assunti per la costruzione di questa ferrovia ad uso del Municipio e delle scuole, ed che non sarebbe per diverso anno raggiungibile somma nel bilancio,

Il Consiglio Comunale tenendo di tutta questa di rispondere per quanto glielo permetterà le proprie circostanze, al fatto indicato.

Dall'Archivio comunale: la risposta del Consiglio comunale orenese circa il "sussidio a capitale perduto per le spese di costruzione della Ferrovia Monza-Calolzio condizionato all'erezione di una stazione fra Vimercate ed Oreno".

1872 la cifra raggiunge quota 10.000 lire, da pagarsi naturalmente dopo l'entrata in funzione della ferrovia(21).

Epilogo

A questo punto, cari lettori, le nostre tenaci ricerche nell'archivio vimercatese subiscono una improvvisa battuta d'arresto, dovuta alla mancanza di documenti che testimonino le vicende tra il 1872 e il 1876, anno in cui, il giorno 27 dicembre, viene finalmente inaugurata la linea ferroviaria Monza-Lecco.

Quale sarà stata la risposta definitiva dei Comuni di Vimercate ed Oreno? Quale il loro grado di adesione? Quale lo stanziamento effettivo? E su quali basi venne scelto il tracciato?

Queste domande rimangono (per ora) senza risposta. Ma chissà che, in un prossimo futuro, nuove fonti e direzioni di ricerca non ci possano portare a far ulteriore luce su una vicenda in parte ancora misteriosa, ma sicuramente affascinante. A questo proposito ringraziamo fin d'ora chiunque volesse fornirci ulteriori informazioni e curiosità a riguardo.

Nel frattempo, salutiamo quei pochi coraggiosi (e pazienti) che sono saliti con noi in carrozza per questo viaggio a tappe, durante il quale, di tanto in tanto, ci siamo illusi di sentir annunciare: "Oreno, stazione di Oreno!".

*Debora Abbiati,
Laura Biffi,
Ileana Veneziani*

Un sincero ringraziamento a Gabriele Biffi, Mario Motta e alle gentili impiegate dell'Archivio Comunale di Vimercate.

Note

- (1) Cfr. *Il Pungolo*, anno V, n° 318, 16 novembre 1863.
- (2) Cfr. E. Brambilla, *L'Archivio Comunale di Vimercate: 1860-1898*, Università degli Studi di Milano, A.A. 1979-1980.
- (3) Cfr. E. Brambilla, op. cit.
- (4) Cfr. Archivio Comunale di Vimercate (d'ora in poi A.C.V.): SP. VS., CART. 94, FASC. 11, DOC. 3, 25/7/1865.
- (5) Cfr. E. Brambilla, op. cit.
- (6) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 94, FASC. 6, DOC. 26, 24/11/1863.
- (7) Cfr. *La Politica*, anno II, n° 340, 10 dicembre 1863.
- (8) Cfr. *La Politica*, anno II, n° 342, 12 dicembre 1863.
- (9) Cfr. *La Politica*, anno II, n° 347, 16 dicembre 1863.
- (10) Cfr. *Il Pungolo*, cit.
- (11) Cfr. *La Politica*, 16 dicembre 1863.
- (12) Cfr. *La Politica*, 10 dicembre 1863.
- (13) Cfr. E. Brambilla, op. cit.
- (14) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 145, FASC. 2, DOC. 3, 21/5/1872.
- (15) Cfr. E. Brambilla, op. cit.
- (16) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 94, FASC. 11, DOC. 7, 27/11/1865.
- (17) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 95, FASC. 1, DOC. 5, 10/7/1868.
- (18) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 95, FASC. 7, DOC. 9, 10/10/1870.
- (19) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 145, FASC. 2, DOC. 3, 21/5/1872.
- (20) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 95, FASC. 9, DOC. 3, 31/5/1872.
- (21) Cfr. A.C.V.: SP. VS., CART. 95, FASC. 9, DOC. 4, 1/10/1872.